

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail - Patrie



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace - Work - Fatherland



Une publication de l'Autorité Portuaire Nationale

N° 002/24 du 2nd semestre 2024

NOTE DE CONJONCTURE

SEMESTRIELLE DU SECTEUR PORTUAIRE AU CAMEROUN

Avril 2025

www.apn.cm



Sommaire

Sommaire	i
Liste des tableaux et graphiques	ii
Liste des sigles et acronymes	iii
Avant-propos	iv
I. Environnement économique international et national.....	1
I.1. Environnement économique international.....	1
I.2. Environnement économique régional et sous-régional.....	2
I.3. Environnement économique national.....	3
II. Performances économiques du secteur portuaire au second semestre 2024	5
II.1. Performances commerciales : évolution du trafic des marchandises.	5
II.2. Performances opérationnelles.....	11
III. Perspectives économiques à court terme du secteur portuaire et maritime au Cameroun	15
Liste des indicateurs conjoncturels retenus et modes de calcul	17



Liste des tableaux et graphiques

Tableau 1 : Trafic semestriel global (en tonnes et EVP) suivant le mode de conditionnement de marchandises conteneurisé entre 2023 et 2024.....	7
Tableau 2 : Trafic semestriel global (en tonnes) des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export entre 2023 et 2024	7
Tableau 3 : Rendement journalier (en tonnes/jour/navire) par type de navire par semestre entre 2023 et 2024	12
Tableau 4 : Liste des indicateurs conjoncturels retenus et méthodes de calcul	17
Graphique 1 : Trafic semestriel global (en tonnes) de marchandises entre 2023 et 2024.....	5
Graphique 2 : Trafic semestriel global (en tonnes) suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide entre 2023 et 2024.....	6
Graphique 3 : Trafic semestriel global (en tonnes) suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide entre 2023 et 2024	6
Graphique 4 : Trafic semestriel long cours (en tonnes) de marchandises en import/export entre 2023 et 2024	8
Graphique 5 : Trafic semestriel (en tonnes) de marchandises en transbordement entre 2023 et 2024.....	9
Graphique 6 : Trafic local (en tonnes) de marchandises entre 2023 et 2024	9
Graphique 7 : Trafic semestriel (en tonnes) des marchandises en transit à destination du Tchad et de la RCA entre 2023 et 2024	10
Graphique 8 : Trafic semestriel (en tonnes) des marchandises en transit à destination des autres pays entre 2023 et 2024	10
Graphique 9 : Séjour moyen (en jours) des navires au quai par semestre entre 2023 et 2024.....	11
Graphique 10 : Manutention semestrielle des conteneurs entre 2023 et 2024.....	12
Graphique 11 : Jauge moyenne (en tonne) des navires par semestre entre 2023 et 2024.....	13
Graphique 12 : Nombre de navires semestriel en long cours et en navigation locale entre 2023 et 2024.....	14
Graphique 13 : Nombre de conteneurs semestriel enlevés des ports camerounais entre 2023 et 2024.....	14

Liste des sigles et acronymes

APN	Autorité Portuaire Nationale
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale
CNIC	Chantier Naval et Industriel du Cameroun
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FCFA	Francs de la Communauté Financière d'Afrique
FMI	Fonds Monétaire International
INS	Institut National de la Statistique
MINEPAT	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINFI	Ministère des Finances
MINT	Ministère des Transports
MINTP	Ministère des Travaux publics
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OPA	Organisme Portuaire Autonome
PAD	Port Autonome de Douala
PAG	Port Autonome de Garoua
PAK	Port Autonome de Kribi
PAL	Port Autonome de Limbe
PIB	Produit Intérieur Brut
RCA	République Centrafricaine
RESP	Rapport sur l'Etat du Secteur Portuaire
SND30	Stratégie Nationale de Développement 2020-2030
SONARA	Société Nationale de Raffinage
ZLECAf	Zone de Libre-Échange Continentale Africaine



Avant-propos

Organe technique placé sous la tutelle du Ministère des Transports, l'Autorité Portuaire Nationale (APN) est en charge de la Planification du développement Portuaire National. C'est dans cette optique qu'elle s'est engagée à produire semestriellement une Note de Conjoncture Portuaire. Cet important outil d'aide à la décision met en lumière et en perspective l'évolution périodique de l'activité Portuaire au Cameroun, suivant des indicateurs conjoncturels déterminés.

Comme il est de tradition depuis les éditions précédentes, cette parution de la Note de conjoncture du secteur portuaire au Cameroun pour le compte du 2nd semestre 2024 s'articule autour de trois (03) parties. Suivant une approche à l'entonnoir, la première partie présente l'environnement économique international, régional sous-régional et national. La deuxième partie met un accent sur les performances économiques du secteur portuaire au 2nd semestre 2024, avec un point d'orgue sur les performances commerciales, en termes d'évolution du trafic des marchandises, et les performances opérationnelles. L'analyse des indicateurs conjoncturels relevant de la performance industrielle du secteur fera désormais l'objet d'une attention particulière au cours des éditions prochaines, très certainement avec l'assistance technique de l'Institut National de la Statistique. Le document s'achève par une troisième et dernière partie qui ouvre une porte sur les perspectives économiques du secteur portuaire à court terme.

L'analyse de l'évolution des différents indicateurs révèle que le trafic national global au long cours au second semestre 2024 est resté presque stable par rapport au 2nd semestre 2023. Au 2nd semestre 2023, l'ensemble des marchandises en provenance/destination/transbordement des ports du Cameroun était de 13 926 545 tonnes, alors qu'au 2nd semestre 2024, cet ensemble se hisse à 14 674 699 tonnes. Soit une croissance de +5,37 % en glissement annuel. Cet accroissement significatif du trafic global a principalement été tiré par une hausse du trafic à l'import, contre des baisses enregistrées sur les trafics à l'export et au transbordement.

S'agissant du trafic en transit durant ladite période, les marchandises en transit au Cameroun à destination du Tchad ont représenté la plus grande part au cours du 2nd semestre 2024, avec 709 398 tonnes de marchandises, alors que 12 mois plus tôt au 2nd semestre 2023, il s'est agi des marchandises à destination de la RCA, avec 702 732 tonnes de marchandises.

En vous souhaitant bonne lecture de cette autre édition qui présente de manière plus détaillée les analyses ci-dessus mentionnées, nous vous souhaitons une très bonne exploitation et vous donnons déjà rendez-vous pour la prochaine parution dans 6 mois.

APN... pour un secteur portuaire toujours plus dynamique, compétitif et sûr.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL a.i.,

Mme AYUKETAH Pamela



I. Environnement économique international et national

I.1. Environnement économique international

La croissance économique mondiale au second semestre 2024 montre des signes de stabilisation, bien que des défis demeurent persistants, notamment en matière d'inégalités, des dettes publiques et de tensions géopolitiques.

Du point de vue de la demande, les principales composantes ayant tiré l'économie au second semestre 2024 restent la consommation privée et les investissements. Si la consommation privée est souvent alimentée par l'endettement des ménages, avec des risques à long terme, les investissements publics ont stimulé la demande, notamment en Chine et en Inde, en particulier dans les secteurs de la technologie et des infrastructures. Au premier semestre 2024, la consommation privée a été un moteur clé dans la croissance mondiale, en particulier aux Etats-Unis et en Asie. Au second semestre 2024, les tendances indiquent une possible modération de la consommation en raison de l'inflation persistante et de nombreuses incertitudes économiques.

S'agissant de l'offre, la demande accrue en semi-conducteurs et composants électroniques, soutenue par des investissements dans l'intelligence artificielle, a dynamisé la production en Asie. Cependant, des perturbations dans la production et le transport, notamment dans les régions du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, ont affecté l'offre globale au second semestre 2024.

Selon le FMI¹, la croissance économique mondiale au troisième trimestre 2024 est légèrement inférieure aux prévisions précédentes, avec un ralentissement marqué par des facteurs géopolitiques et climatiques. La croissance trimestrielle reste positive, avec une accélération dans certaines régions comme la zone euro (+0,4 %) et la Chine (+0,9 %), tandis que d'autres, comme l'Afrique du Sud, connaissent une contraction (-0,3 %).

Pour le troisième trimestre 2024, la croissance mondiale est estimée autour de 3,2 % en rythme annuel, conforme à la prévision annuelle du FMI pour 2024, qui reste stable à 3,2 %.

Concernant le quatrième trimestre 2024, les données précises trimestrielles ne sont pas encore publiées, mais selon les « *Perspectives de l'économie mondiale* » publiées en octobre 2024 par le FMI, les prévisions maintiennent la croissance mondiale globale pour l'année 2024 à 3,2 %, avec une stabilité attendue au second semestre malgré les incertitudes économiques et géopolitiques.

¹ Dans sa publication sur les « *Perspectives de l'économie mondiale* », avril 2024.



Selon les « *Perspectives du commerce mondial* » publiées par l'OMC en octobre 2024, le second semestre 2024 a été marqué par une croissance modérée du commerce international, influencée par le ralentissement de l'économie mondiale. Selon la même source, le volume des échanges de marchandises a progressé de 1,5 % au second semestre 2024 par rapport à la même période en 2023, reflétant une reprise modérée après une croissance plus faible au premier semestre. À l'inverse, les échanges de services commerciaux ont continué de croître, enregistrant une croissance de 7 % au second semestre 2024, principalement tirée par les services financiers et les services aux entreprises.

I.2. Environnement économique régional et sous-régional

La croissance économique en Afrique au second semestre 2024 est modérée autour de 3,5 % à 3,7 %, avec des disparités régionales et sectorielles, une reprise dans certains pays clés et une résilience face aux défis mondiaux. Elle est estimée à environ 3,6 % en rythme annuel, similaire à 2023. Les données trimestrielles montrent une légère variation selon les pays et régions. Au deuxième trimestre 2024, la croissance économique a été de 0,4 % en Afrique du Sud, marquant un rebond par rapport au trimestre précédent. Au Nigeria, la croissance est restée modérée, autour de 2,9 % en 2024, avec un rythme stable au deuxième trimestre.

Dans l'Union Economique et Monétaire Ouest-africaine (UEMOA), la croissance a été robuste, avec un taux de 6,6 % au deuxième trimestre 2024 au Bénin, soutenue par les secteurs primaires, secondaire et tertiaire. Le Kenya a connu un ralentissement à 4,6 % au deuxième trimestre 2024, en baisse par rapport au premier trimestre.

Bien que les données semestrielles précises pour l'ensemble du continent ne soient pas toujours publiées, la Banque Africaine de Développement (BAD) prévoit une croissance globale de 3,7 % pour 2024, avec un rebond progressif au second semestre soutenu par la consommation intérieure, l'investissement et une inflation modérée.

Le commerce intra-africain a été dynamisé par la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf), qui a intégré 24 nouveaux pays en 2024. Cette initiative vise à augmenter les revenus réels du continent de 9 % d'ici 2035, tout en réduisant la dépendance aux partenaires commerciaux extérieurs comme la Chine et l'Europe. En 2024, seulement 13 % du commerce africain est intrarégional, contre plus de 60 % en Asie et en Europe.

Sur le plan sous-régional, selon les projections associées à la BAD à base des données de la BEAC et du FMI, la croissance économique en Afrique Centrale au second semestre 2024 devrait se situer autour de 3,2 % à 3,5 % en glissement annuel, marquant une amélioration par rapport au premier semestre.

En effet, pour ce qui est des estimations sur la croissance économique sous-régionale, le FMI et la BEAC situent la croissance du PIB réel en Afrique Centrale (zone CEMAC) autour de 3,0 % à 3,5 % au troisième trimestre 2024, avec une progression par rapport au premier semestre (environ 2,8 % au deuxième trimestre) et une tendance à la stabilisation au quatrième trimestre. Plus précisément, la BEAC indique une croissance trimestrielle en glissement annuel de 2,3 % au premier trimestre 2024, 2,8 % au deuxième trimestre, et prévoit environ 3,5 % au troisième trimestre, ce qui augure de bons hospices pour une accélération de la croissance au second semestre. Cette dynamique est portée par les hydrocarbures, les mines et les investissements publics.

Pour ce qui est des exportations dans la zone CEMAC, elles restent dominées par les hydrocarbures, tandis que les importations se concentrent sur les biens manufacturés. Les prix des produits de base exportés ont baissé de 9,5 % au second semestre 2024 après trois trimestres de hausse.

Les défis économiques pour le développement et l'inclusion économique en Afrique central incluent une inflation élevée à 4 %, dépassant le seuil de convergence fixé à 3 %, et une dette publique toujours importante, bien que l'encours de la dette extérieure ait diminué à 25 % du PIB (contre 29 % en 2022). Le service de la dette reste élevé, atteignant 14 % des exportations de biens et services non financiers.

En termes de défis et d'enjeux, l'Afrique centrale doit renforcer son commerce intrarégional pour réduire sa vulnérabilité aux fluctuations externes. La ZLECAf offre une opportunité importante pour stimuler l'intégration économique régionale. Toutefois, des défis structurels tels que le déficit d'infrastructures logistiques, la faible diversification économique et la faible connectivité des différents modes de transport doivent être surmontés pour maximiser le potentiel commercial et économique dans les économies africaines.

I.3. Environnement économique national

Le second semestre 2024 au Cameroun a été marqué par une croissance économique modérée mais stable, portée par une inflation maîtrisée et des secteurs clés dynamiques. Le commerce extérieur a bénéficié de la hausse des prix des matières premières. Cependant, malgré une baisse des financements extérieurs, cette dynamique est restée fortement dépendante des exportations des hydrocarbures et du cacao, ce qui pourrait compromettre les capacités du pays à impulser des réformes structurelles et à diversifier son économie pour renforcer sa résilience à moyen terme.

Le Cameroun affiche une croissance économique stable autour de 3,0 à 3,2 % au second semestre 2024, selon les estimations du MINFI et du MINEPAT. Cette performance, bien qu'inférieure aux ambitions nationales édictées par la Stratégie Nationale de

Développement 2020-2030 (SND30), traduit une résilience face à un contexte international marqué par des incertitudes géopolitiques et des fluctuations des prix des matières premières.

Selon l'INS, le secteur tertiaire, notamment les services financiers, les télécommunications et le commerce, demeure le principal moteur de la croissance, soutenu par une demande intérieure relativement soutenue et une inflation maîtrisée autour de 4,6 % au cours du second semestre 2024. Par ailleurs, l'agriculture bénéficie d'une campagne cacaoyère particulièrement favorable, avec une hausse significative de la production qui dynamise les revenus ruraux et les exportations.

Malgré ces points positifs, la croissance économique au Cameroun a stagné au second semestre 2024 à cause des défis structurels, notamment l'insuffisance et la faible qualité des infrastructures existantes, l'insuffisance d'offre en énergie et un climat des affaires qui nécessite encore des réformes pour attirer davantage d'investissements privés. La réduction des financements extérieurs, notamment du secteur privé, observée au cours du semestre, pourrait également limiter sa capacité à investir à court terme.

Le commerce extérieur du Cameroun au second semestre 2024 profite d'une augmentation notable des prix des matières premières, avec une croissance estimée de l'indice des cours à environ +10 % au cours de la période. Cette hausse est portée principalement par les hydrocarbures et le cacao, qui représentent les piliers des recettes d'exportation.

Toutefois, la dépendance à ces produits expose l'économie aux chocs externes. Les efforts pour diversifier les exportations vers d'autres secteurs (agro-industrie, mines non énergétiques) progressent lentement. Par ailleurs, les infrastructures routières et ferroviaires restent des goulots d'étranglement, limitant la compétitivité des exportations et augmentant les coûts logistiques.

Le second semestre 2024 enregistre une légère contraction des financements extérieurs, notamment ceux du secteur privé non bancaire, ce qui pourrait peser sur la capacité d'investissement et la modernisation des capacités productives. Ce recul souligne la nécessité d'améliorer le climat des affaires et la gouvernance économique pour attirer davantage de capitaux étrangers.

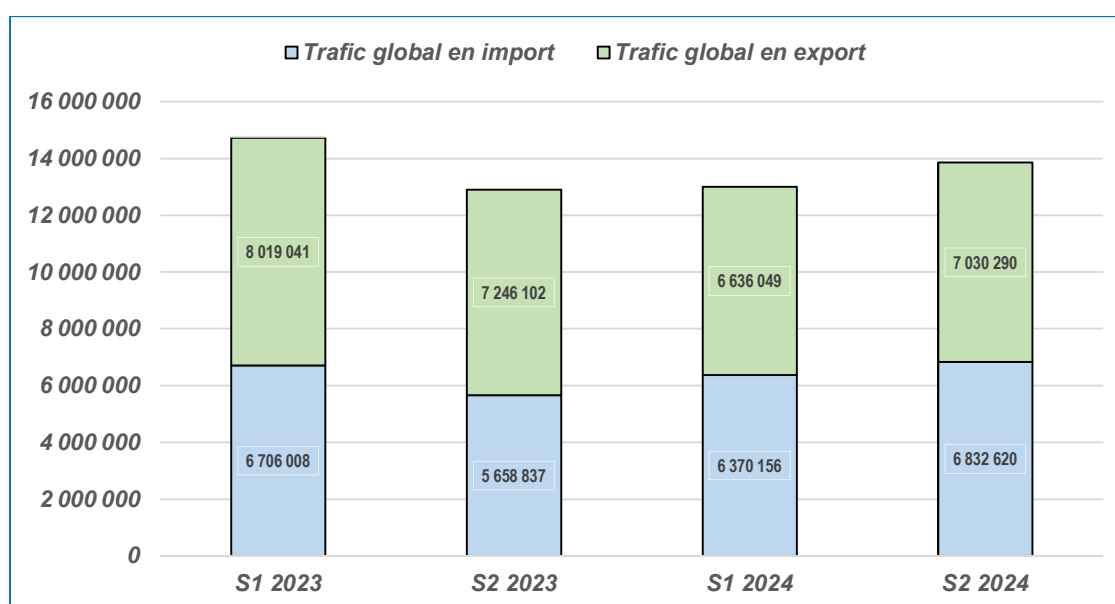
II. Performances économiques du secteur portuaire au second semestre 2024

La présentation et l'analyse conjoncturelle du secteur portuaire au Cameroun pour le compte du 2nd semestre 2024 porte sur les performances économiques, notamment les performances commerciales par l'évolution du trafic des marchandises et les performances opérationnelles.

II.1. Performances commerciales : évolution du trafic des marchandises

Le trafic global de marchandises au Cameroun a connu une très légère croissance au cours du second semestre 2024, tant de manière générale qu'en import et export. S'il y a 6 mois, l'ensemble des espaces portuaires au Cameroun avaient connu les mouvements de marchandises d'un volume global de 13 006 205 tonnes, en import et export, au second semestre 2024, le volume global a connu une hausse de 13 862 910 tonnes, soit un accroissement de +6,59 %. En termes d'accroissement en glissement annuel, il s'est agi d'une croissance de +7,42 %.

Graphique 1 : Trafic semestriel global (en tonnes) de marchandises entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

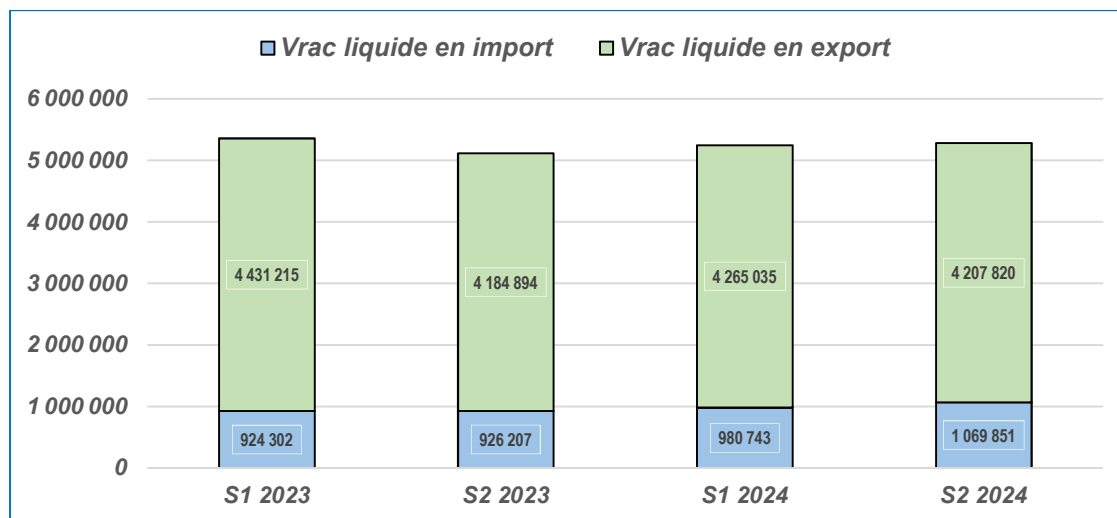
II.1.1 Performance commerciale selon le mode de conditionnement en vrac

S'agissant du trafic global des marchandises suivant le mode de conditionnement dans les ports camerounais au second semestre 2024, les tonnages enregistrés montrent une stagnation depuis le second semestre 2023. Pour ce qui est du vrac liquide, les

marchandises à l'exportation restent très largement au-dessus des importations, principalement tirées par les hydrocarbures.

a) Conditionnements en vrac liquide

Graphique 2 : Trafic semestriel global (en tonnes) suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide entre 2023 et 2024



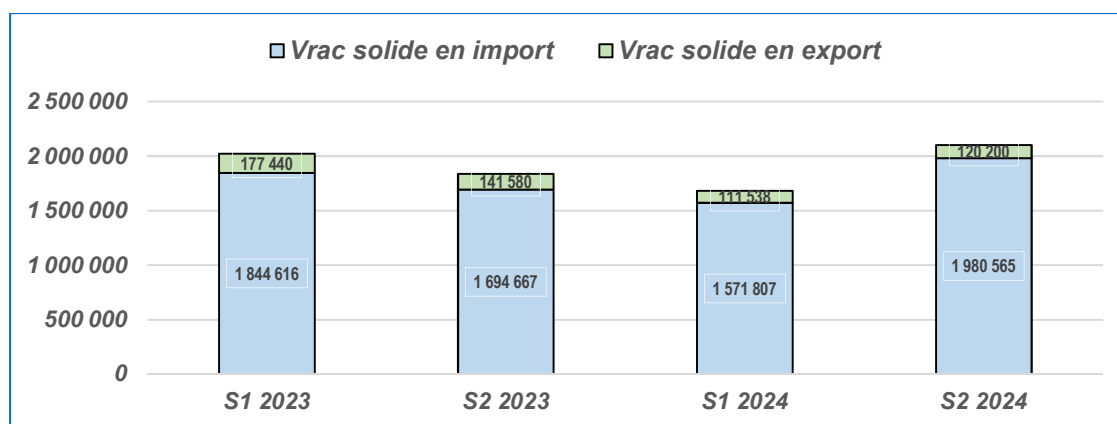
Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Proposition de graphique joint.

b) Conditionnement en vrac solide

Pour ce qui est du vrac solide, les tendances globales ont évolué en dents de scie depuis le premier semestre 2023 jusqu'au second semestre 2024. La composante à l'import reste toujours très dominée par rapport à l'export, caractéristique d'une économie fortement dépendante des biens manufacturés d'origine extérieure.

Graphique 3 : Trafic semestriel global (en tonnes) suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

II.1.2 Conditionnement conteneurisé.

Le trafic conteneurisé au Cameroun a connu de manière générale un accroissement significatif au cours du second semestre 2024, mis à part le trafic conteneurisé en import en nombre vide en Equivalent Vingt Pieds (EVP). Ce dernier indicateur a connu une forte baisse au cours du semestre, soit -93,91 % par rapport au semestre précédent et -90,54 % en glissement annuel.

Tableau 1 : Trafic semestriel global (en tonnes et EVP) suivant le mode de conditionnement de marchandises conteneurisé entre 2023 et 2024

Indicateurs conjoncturels	S1 2023 (a)	S2 2023 (b)	S1 2024 (c)	S2 2024 (d)	Variation (en %)	
					(d)-(c)	(d)-(b)
Trafic conteneurisé en import (nombre plein en EVP)	114 618,0	121 353,0	129 479,0	150 760,0	+16,44	+24,23
Trafic conteneurisé en import (nombre vide en EVP)	1 796,0	2 071,0	3 217,0	196,0	-93,91	-90,54
Trafic conteneurisé en export (nombre plein en EVP)	53 959,0	47 120,0	52 858,0	62 068,0	+17,42	+31,72
Trafic conteneurisé en export (nombre vide en EVP)	53 848,0	63 870,0	71 669,0	82 599,0	+15,25	+29,32
Trafic conteneurisé en import (nombre plein en tonne)	1 864 929,0	1 903 615,5	1 929 417,7	2 158 388,0	+11,87	+13,38
Trafic conteneurisé en export (nombre plein en tonne)	851 395,0	716 916,0	788 543,4	908 993,0	+15,27	+26,79

Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

De même, pour ce qui est du trafic global des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export au second semestre 2024, il s'est agi de manière générale d'un accroissement significatif au cours de la période, mis à part le trafic des hydrocarbures en export. Ce dernier indicateur a connu une légère baisse au cours du semestre, soit -2,90 % par rapport au semestre précédent et -5,04 % en glissement annuel.

Les ports camerounais n'enregistrent pas encore de trafic des céréales à l'exportation.

Tableau 2 : Trafic semestriel global (en tonnes) des hydrocarbures, des marchandises diverses et des céréales en import/export entre 2023 et 2024

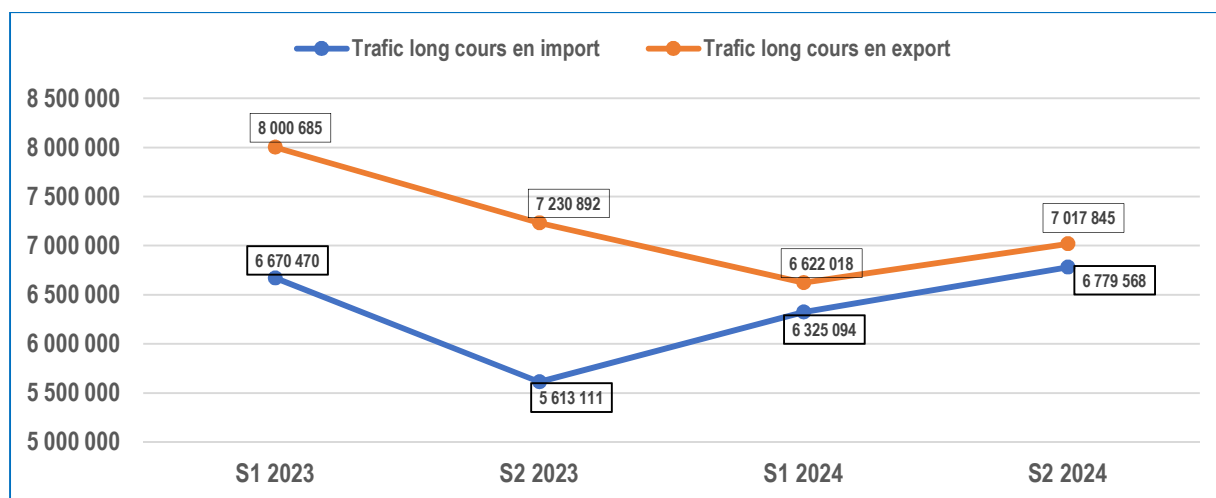
Indicateurs conjoncturels	S1 2023 (a)	S2 2023 (b)	S1 2024 (c)	S2 2024 (d)	Variation (en %)	
					(d)-(c)	(d)-(b)
Trafic des marchandises diverses en import	2 271 924,8	2 098 128,7	1 917 406,1	2 228 518,0	+16,23	+6,21
Trafic des marchandises diverses en export	126 524,0	114 182,2	115 644,7	130 849,0	+13,15	+14,60
Trafic des hydrocarbures en import	1 327 784,0	839 567,0	1 066 777,0	1 364 037,0	+27,87	+62,47

Indicateurs conjoncturels	S1 2023 (a)	S2 2023 (b)	S1 2024 (c)	S2 2024 (d)	Variation (en %)	
					(d)-(c)	(d)-(b)
Trafic des hydrocarbures en export	6 611 999,0	5 963 411,0	5 832 481,0	5 663 152,6	-2,90	-5,04
Trafic hors hydrocarbures en import	6 513 968,0	5 424 467,0	4 555 920,0	6 516 635,6	+43,04	+20,13
Trafic hors hydrocarbures en export	235 437,0	222 281,0	225 132,0	253 587,8	+12,64	+14,08
Trafic des céréales en import	902 217,0	727 760,0	659 603,0	972 804,0	+47,48	+33,67
Trafic des céréales en export	0	0	0	0	0	0

Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Au fil des exercices, le trafic long cours en export a toujours été supérieur au trafic long cours en import. Cependant, les écarts se sont considérablement réduits depuis le premier semestre jusqu'au second semestre 2024. Le trafic long cours en export qui avait connu une baisse au cours du premier semestre 2024 a connu une hausse au cours du second semestre. Le trafic long cours en import par contre est resté en évolution croissante depuis le second semestre 2023 jusqu'à présent.

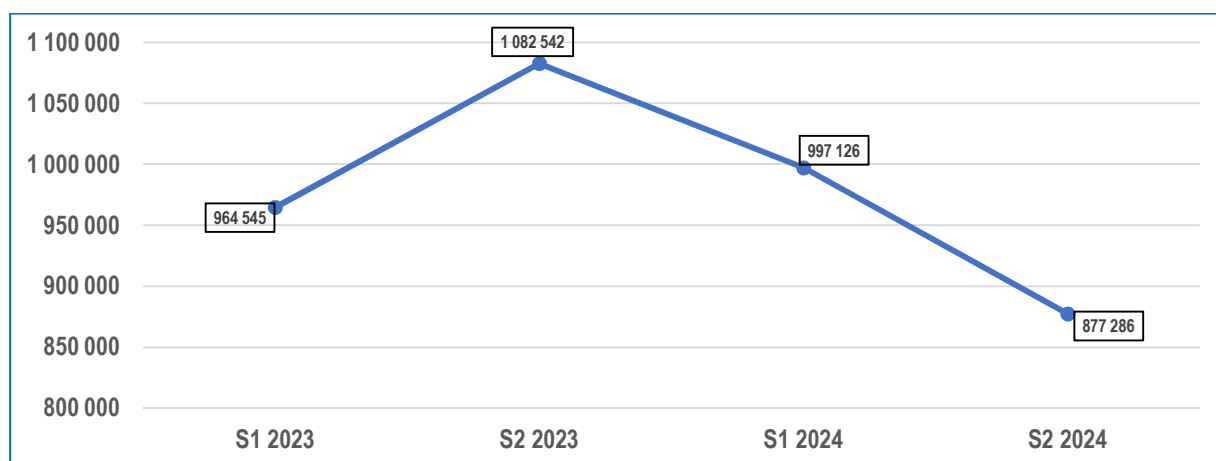
Graphique 4 : Trafic semestriel long cours (en tonnes) de marchandises en import/export entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Le trafic de marchandises en transbordement connaît une conjoncture négative depuis deux semestres consécutifs. Le pic ayant été atteint depuis le second semestre 2023 avec plus de 1 million de tonnes de marchandises transbordées. Il est cependant à noter que les activités de transbordement au Cameroun concernent pour le moment uniquement le port de Kribi.

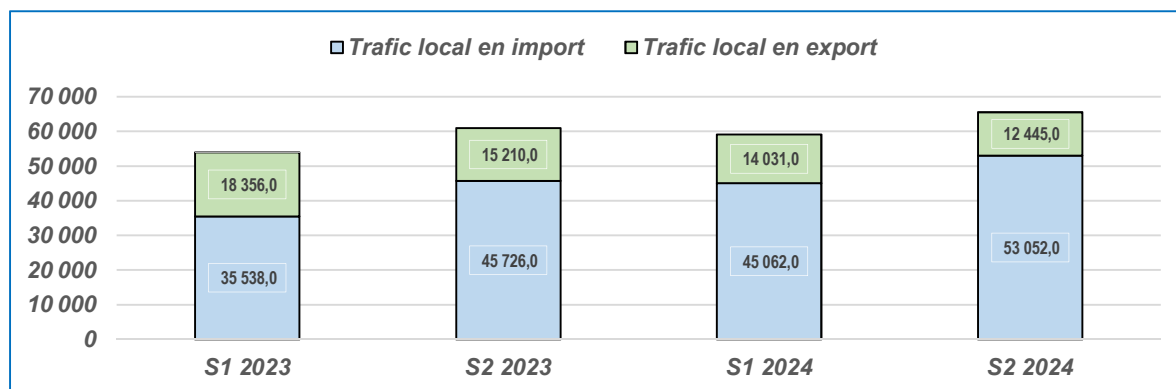
Graphique 5 : Trafic semestriel (en tonnes) de marchandises en transbordement entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Le trafic local de marchandises connaît au second semestre 2024 une conjoncture relativement favorable, avec un total de 65 497 tonnes de marchandises manutentionnées en import/export. Il s'agit au cours de ce semestre d'un trafic en croissance de 10,84 % par rapport au semestre précédent et de 7,84 % en glissement annuel par rapport au second semestre 2023.

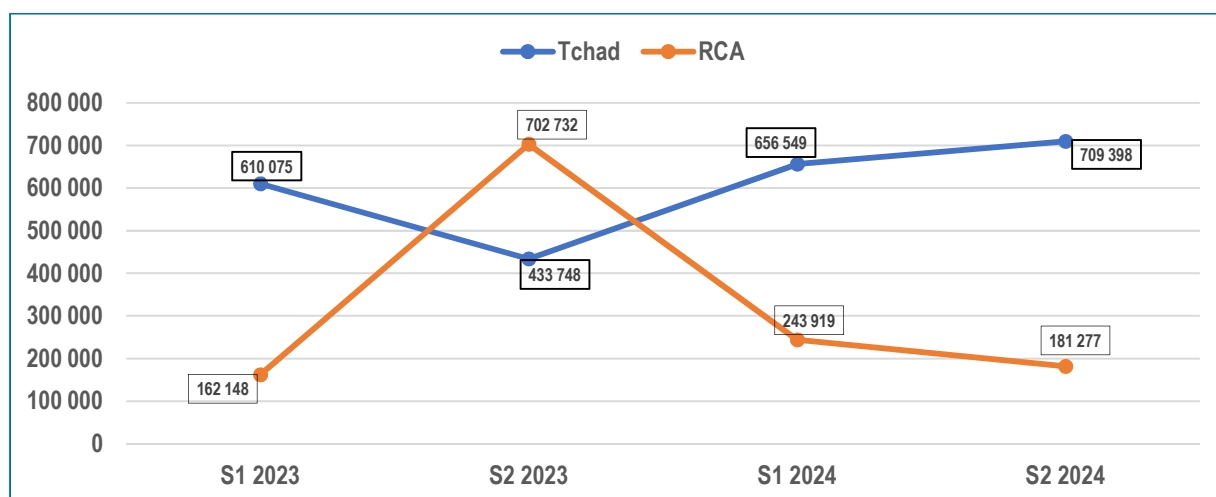
Graphique 6 : Trafic local (en tonnes) de marchandises entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Au second semestre 2024, le principal pays de l'interland de destination des marchandises en transit au Cameroun est resté le Tchad, exactement comme depuis le premier semestre de la même année. Au cours de la période sous revue, 709 398 tonnes de marchandises ont transité au Cameroun à destination du Tchad, contre seulement 181 277 tonnes à destination de la RCA. Il y a 12 mois plutôt, il s'agissait de la RCA, avec 702 732 tonnes de marchandises contre 433 748 tonnes à destination du Tchad.

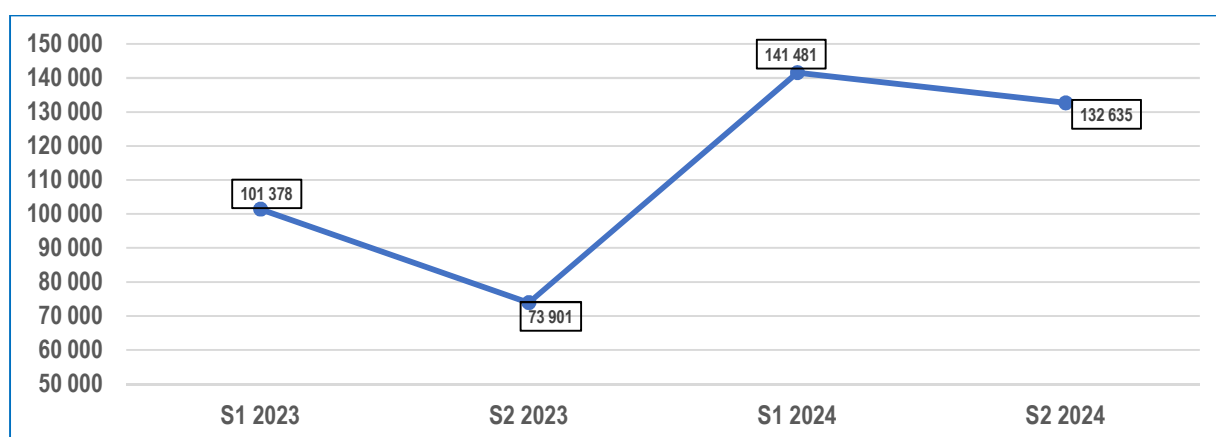
Graphique 7 : Trafic semestriel (en tonnes) des marchandises en transit à destination du Tchad et de la RCA entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Les autres pays bénéficiant des marchandises en transit au Cameroun sont quelques pays de la côte atlantique qui reçoivent les petites embarcations en provenance du Cameroun. Il s'agit entre autres du Nigéria, du Congo, de la Guinée Equatoriale et du Gabon. Ce trafic connaît une conjoncture certes favorable (132 655 tonnes) au second semestre 2024, mais qui reste modérée au regard du pic atteint au premier semestre 2024 avec plus 140 mille tonnes de marchandises transitées à destination de ces pays. En glissement annuel, il s'agit d'une croissance de +79,48 % par rapport au second semestre 2023.

Graphique 8 : Trafic semestriel (en tonnes) des marchandises en transit à destination des autres pays² entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

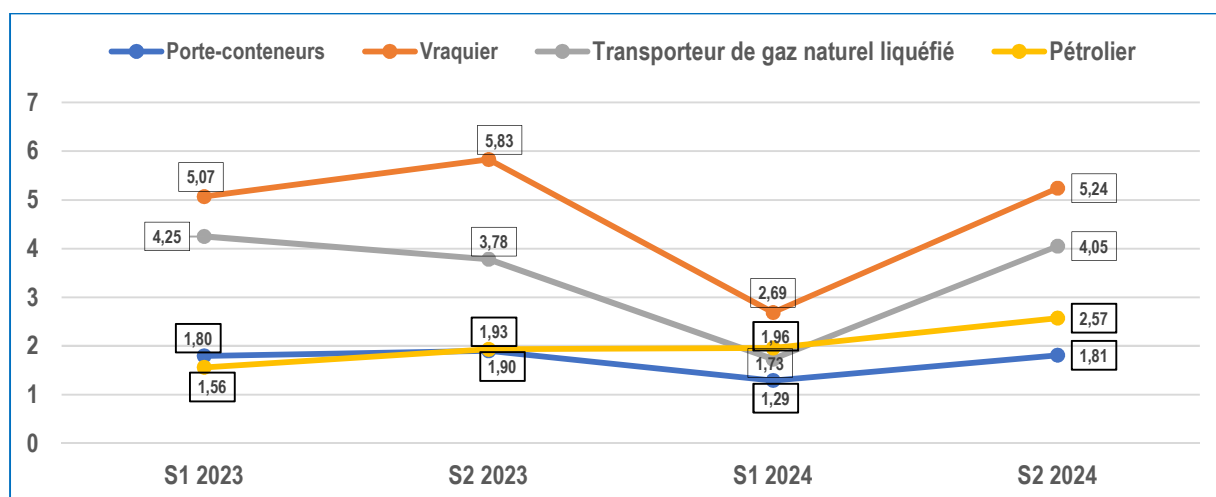
² « Autres pays » exclue le Tchad et la RCA.

II.2. Performances opérationnelles

• Cadence de manutention des navires

Du point de vue opérationnel sur la cadence de manutention des navires, la conjoncture économique est à la baisse au second semestre 2024, après une reprise observée au cours du semestre précédent. En effet, au cours du second semestre 2024, les navires en accostage au Cameroun ont connu un séjour moyen relativement prolongé sur l'ensemble des quatre quais retenus. Seul le quai pétrolier est celui qui connaît une performance décroissante au fil des semestres, certes modérée.

Graphique 9 : Séjour moyen (en jours) des navires au quai par semestre entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Le rendement journalier en tonne par navire est en nette croissance au second semestre 2024 pour les navires au quai « Porte-conteneurs ». Les performances affichées au cours de ce semestre sont de +16,04 % par rapport au premier semestre 2024 et de +20,80 % en glissement annuel par rapport au second semestre 2023. Les ports au Cameroun connaissent des performances négatives au second semestre 2024 pour ce qui est du rendement journalier des navires ayant accostés sur les quais « Transporteur de gaz naturel liquéfié » et « Pétrolier ».

Tableau 3 : Rendement journalier (en tonnes/jour/navire) par type de navire par semestre entre 2023 et 2024

Type de navire	S1 2023 (a)	S2 2023 (b)	S1 2024 (c)	S2 2024 (d)	Variation (en %)	
					(d)-(c)	(d)-(b)
Porte-conteneurs	5 074,84	3 854,92	4 012,85	4 656,59	+16,04	+20,80
Vraquier	2 682,71	2 479,04	2 276,64	2 440,58	+7,20	-1,55
Transporteur de gaz naturel liquéfié	19 830,10	19 904,80	36 902,74	19 884,33	-46,12	-0,10
Pétrolier	66 848,76	67 701,79	128 059,76	67 302,25	-47,44	-0,59

Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

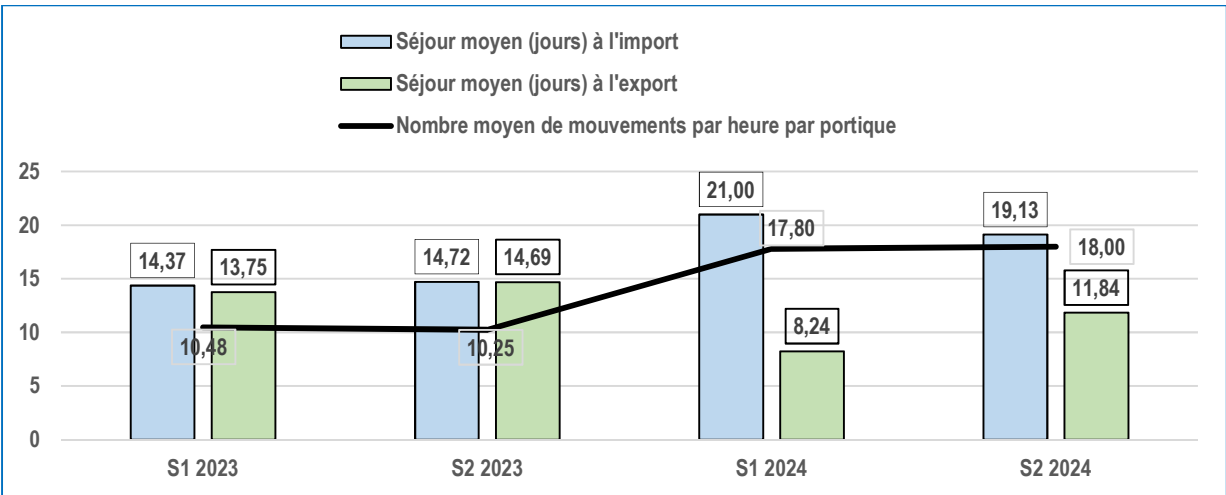
• Performance de traitement des conteneurs aux parcs

La performance opérationnelle des ports du point de vue du nombre moyen de mouvements de conteneurs par heure par portique est restée presque stable au cours du second semestre 2024. En effet, avec 18 mouvements au cours de ce semestre, l'activité aurait connu une légère augmentation de 17,80 mouvements 6 mois plus tôt.

S'agissant du séjour moyen des conteneurs, il est resté supérieur pendant les opérations d'import par rapport à celles des exports. Cependant, les écarts se sont rallongés au cours de l'année 2024 comparativement à l'année 2023.

Au second semestre 2024, les opérations de manutention des conteneurs à l'importation connaissent un séjour moyen de 19,13 jours, contre 21,00 jours au premier semestre de la même année, soit une amélioration de positive de 8,90 %.

Graphique 10 : Manutention semestrielle des conteneurs entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

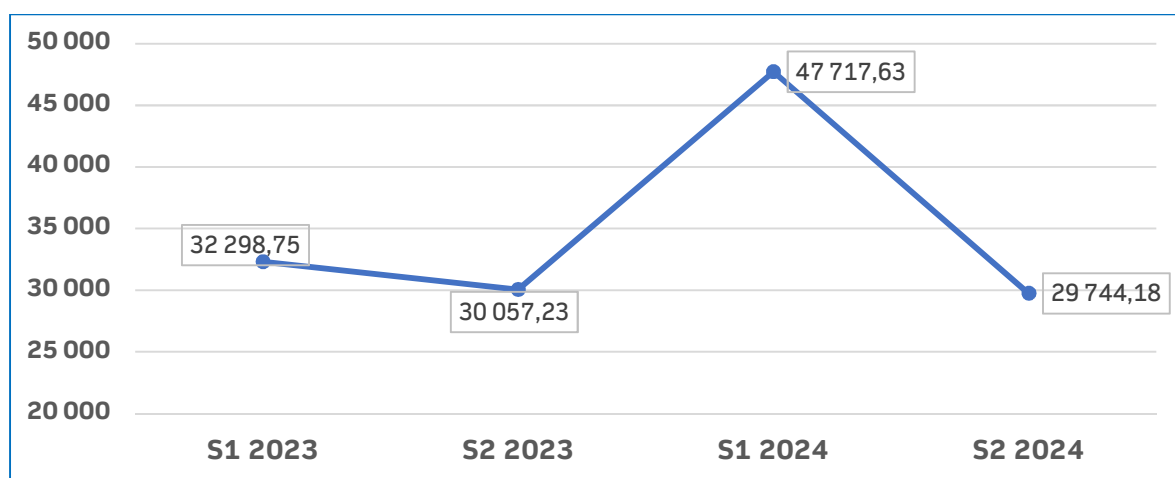


- **Jauge moyenne des navires qui accostent dans les ports**

La jauge moyenne des navires représente la capacité moyenne (en tonne) totale de transport d'un navire.

La capacité moyenne totale de transport des navires est à la baisse au second semestre 2024. Elle est de moins de 30 mille tonnes tandis qu'elle était de presque 50 mille tonnes au premier semestre 2024, soit une baisse considérable de -37,76 %. En glissement annuel, il s'agit d'une baisse modérée de performance de l'ordre de -1.04%

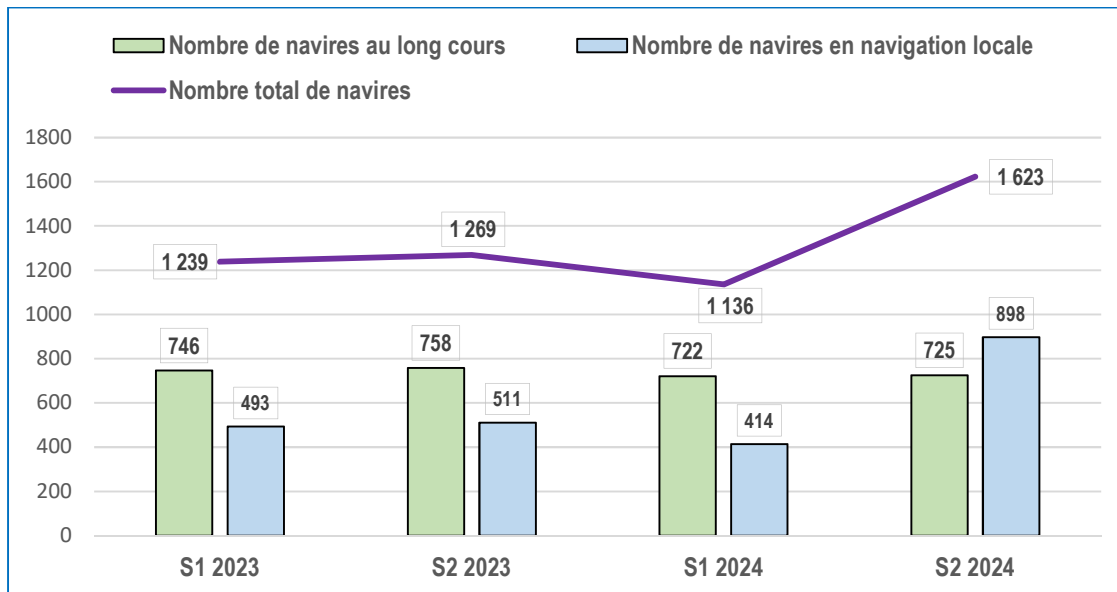
Graphique 11 : Jauge moyenne (en tonne) des navires par semestre entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Le nombre total de navire en mouvement au Cameroun connaît une croissance au cours du second semestre 2024. Il s'agit de 1 623 navires enregistrés en mouvement au Cameroun dans l'ensemble des espaces portuaires au cours du semestre (soit 725 navires en navigation internationale et 898 navires en navigation locale), contre 1 136 navires enregistrés au premier semestre 2024.

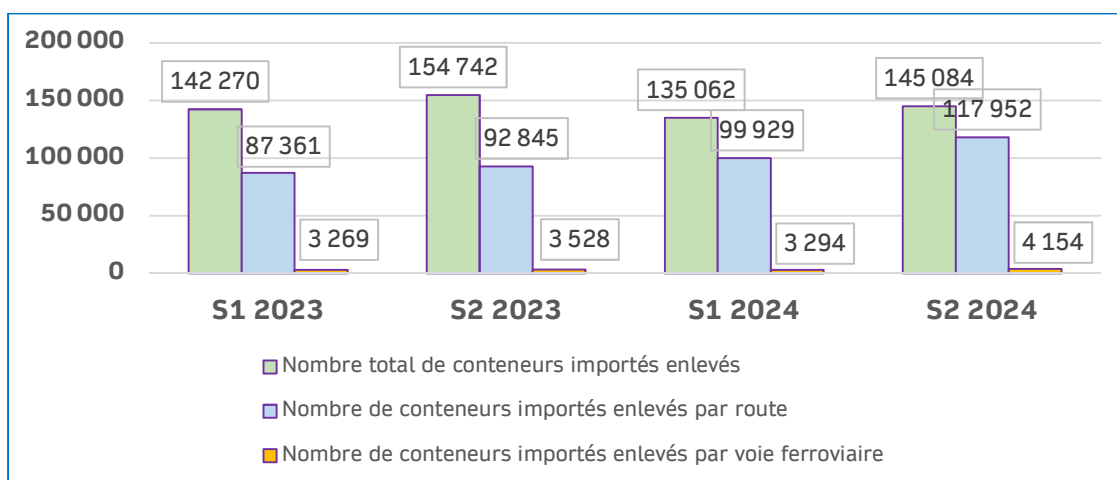
Graphique 12 : Nombre de navires semestriel en long cours et en navigation locale entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

Le nombre total de conteneurs enlevés des ports au Cameroun connaît au second semestre 2024 une conjoncture légèrement favorable comparativement au premier semestre de la même année. Un ensemble de 145 mille conteneurs y ont été enlevés au cours de la période, contre 135 mille 6 mois plus tôt. La voie routière reste le principal mode de transport pour l'acheminement des conteneurs vers l'intérieur du pays ou les autres destinations.

Graphique 13 : Nombre de conteneurs semestriel enlevés des ports camerounais entre 2023 et 2024



Source : Enquête de conjoncture/APN, mars-2025.

III. Perspectives économiques à court terme du secteur portuaire et maritime au Cameroun

En termes de perspectives, le maintien de la stabilité macroéconomique reste crucial pour préserver le pouvoir d'achat et soutenir la consommation intérieure, principal moteur de la croissance économique au Cameroun. En outre, l'accélération des réformes structurelles pour l'amélioration du climat des affaires, le renforcement des infrastructures et la diversification de l'économie face aux fluctuations des prix des matières premières restent des défis majeurs à court terme.

Il est aussi question pour le pays de renforcer l'intégration régionale et tirer parti des opportunités offertes par la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) pour dynamiser les échanges intra-africains et élargir les marchés d'exportation. Il faudra également mobiliser davantage de financements extérieurs en améliorant la transparence, la gouvernance et la sécurité juridique pour attirer les investisseurs privés nationaux et internationaux.

Du point de vue économique, la croissance économique du Cameroun devrait atteindre 4,2 % en 2025, principalement soutenue par des investissements dans les infrastructures portuaires et énergétiques, notamment la deuxième phase de l'expansion du Port de Kribi. Cependant, des défis tels que la saturation des installations portuaires existantes, le faible développement des infrastructures et les frais de douane élevés pourraient affecter et compromettre cette dynamique.

Le secteur portuaire camerounais connaît une transformation majeure, avec des projets stratégiques visant à moderniser les infrastructures et à renforcer la compétitivité régionale.

Le port de Kribi vise à devenir un hub sous-régional pour le commerce maritime en Afrique centrale. Au Cameroun, il joue un rôle clé dans le transbordement des marchandises destinées aux ports voisins (Nigéria, Gabon, Congo), contribuant à une augmentation des recettes douanières nationales (208,2 milliards FCFA en 2023). Dans la perspective de son développement, une Zone Industrielle Intégrée au Port de Kribi (ZIIPK) de 2 132 hectares est en cours d'aménagement pour attirer les investisseurs et renforcer les chaînes logistiques.

Pour ce qui est des défis logistiques et infrastructurels, le réseau routier camerounais reste insuffisant pour répondre aux besoins croissants du commerce maritime. Selon le MINTP, 61,05 % des routes nationales sont bitumées en 2023. Une bonne partie de ce réseau bitumé reste dans un état non entretenu, ce qui entrave la distribution vers les régions enclavées et les pays voisins comme le Tchad et la République centrafricaine.

S'agissant du port fluvial de Garoua, son projet de remise en service a pris un nouveau tournant avec l'implication du Port Autonome de Douala. En effet, le PAD a répondu positivement à l'appel du MINEPAT dans la recherche des investisseurs. Ainsi, le PAD ambitionne de draguer ce port dans le cadre de sa rénovation. Des projets envisageables tels que le port sec de Ngaoundéré, le prolongement du chemin de fer Ngaoundéré-N'Djamena en passant par Garoua permettrait de densifier les échanges commerciaux avec le Nigéria.

Le gouvernement envisage la construction du Port en Eau profonde de Limbé d'ici 2026. En plus du désengorgement du port de Douala (à court terme), cet autre complexe industrialo-portuaire sera spécialisé dans le transport des produits lourds tels que les hydrocarbures, du fait de sa proximité avec la SONARA, ainsi que des produits agricoles tels que la banane et le cacao.

Les ports camerounais doivent améliorer l'automatisation des procédures douanières pour réduire les délais de traitement et optimiser le flux des marchandises.

En termes de perspectives pour le premier semestre 2025, le Port de Kribi est bien positionné pour devenir un moteur économique majeur au Cameroun grâce à ses nouvelles infrastructures. Cependant, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour surmonter les défis liés aux infrastructures routières, à la congestion portuaire et aux risques climatiques. Avec une capacité accrue et une meilleure connectivité régionale, le secteur portuaire camerounais pourrait contribuer significativement au développement économique national, notamment en augmentant sa part dans le PIB qui pourrait atteindre entre 13 % et 20 % pour les années à venir.

Liste des indicateurs conjoncturels retenus et modes de calcul

Tableau 4 : Liste des indicateurs conjoncturels retenus et méthodes de calcul

N°	Indicateurs conjoncturels	Unités	Mode de calcul	Sources de données
1.	Trafic global de marchandises	Tonne	Somme des trafics globaux de marchandises en import/export/ transbordement des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala, Kribi et Limbé	PAK, PAD et PAL
2.	Trafic global suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide en import	Tonne	Somme des trafics globaux de marchandises suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 du port de Douala	PAD
3.	Trafic global suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide en export	Tonne	Somme des trafics globaux de marchandises suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac liquide en export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 du port de Kribi	PAK
4.	Trafic global suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide en import	Tonne	Somme des trafics globaux de marchandises suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 du port de Douala	PAD
5.	Trafic long cours de marchandises en import/export	Tonne	Somme des trafics long cours de marchandises en import/export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala, Kribi et Limbé	PAK, PAD et PAL
6.	Trafic long cours de marchandises en transbordement	Tonne	Somme des trafics long cours de marchandises en transbordement des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 du port de Kribi	PAK
7.	Trafic local de marchandises en import/export	Tonne	Somme des trafics local de marchandises en import/export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Limbé	PAD et PAL
8.	Trafic global suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide en export	Tonne	Somme des trafics globaux de marchandises suivant le mode de conditionnement de marchandises en vrac solide en export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 du port de Kribi	PAK
9.	Trafic des marchandises en transit à destination du Tchad	Tonne	Somme des marchandises des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi en transit à destination du Tchad	PAD et PAK
10.	Trafic des marchandises en transit à destination de la RCA	Tonne	Somme des marchandises des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi en transit à destination de la RCA	PAD et PAK



N°	Indicateurs conjoncturels	Unités	Mode de calcul	Sources de données
11.	Trafic des marchandises en transit à destination des autres pays	Tonne	Somme des marchandises des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi en transit à destination des autres pays ³	PAD et PAK
12.	Trafic conteneurisé en import (nombre plein en EVP)	EVP	Somme des trafics conteneurisés en import en nombre plein en EVP des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
13.	Trafic conteneurisé en import (nombre vide en EVP)	EVP	Somme des trafics conteneurisés en import en nombre vide en EVP des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
14.	Trafic conteneurisé en export (nombre plein en EVP)	EVP	Somme des trafics conteneurisés en export en nombre plein en EVP des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
15.	Trafic conteneurisé en export (nombre vide en EVP)	EVP	Somme des trafics conteneurisés en export en nombre vide en EVP des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
16.	Trafic conteneurisé en import (nombre plein en tonne)	Tonne	Somme des trafics conteneurisés en import en nombre plein en tonne des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
17.	Trafic conteneurisé en export (nombre plein en tonne)	Tonne	Somme des trafics conteneurisés en export en nombre plein en tonne des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
18.	Trafic des marchandises diverses en import	Tonne	Somme des trafics des marchandises diverses en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala, Kribi et Limbé	PAD, PAK et PAL
19.	Trafic des marchandises diverses en export	Tonne	Somme des trafics des marchandises diverses en export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Kribi et Limbé	PAK et PAL
20.	Trafic des hydrocarbures en import	Tonne	Somme des trafics des hydrocarbures en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Limbé	PAD et PAL
21.	Trafic des hydrocarbures en export	Tonne	Somme des trafics des hydrocarbures en export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Kribi et Limbé	PAK et PAL
22.	Trafic hors hydrocarbures en import	Tonne	Somme des trafics hors hydrocarbures en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Limbé	PAD et PAL

³ La modalité « Autres pays » signifie toutes les autres destinations sauf le Tchad et la RCA.



N°	Indicateurs conjoncturels	Unités	Mode de calcul	Sources de données
23.	Trafic hors hydrocarbures en export	Tonne	Somme des trafics hors hydrocarbures en export des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Kribi et Limbé	PAK et PAL
24.	Trafic des céréales en import	Tonne	Somme des trafics des céréales en import des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 au port de Douala	PAD
25.	Trafic des céréales en export	Tonne	<i>Quantités nuelles</i>	//
26.	Séjour moyen des navires au quai à l'import	Jour	Moyenne arithmétique simple des séjours moyens des navires au quai à l'import du trimestre T3 de l'année 2024 au port de Douala et des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 au port de Kribi	PAD et PAK
27.	Séjour moyen des navires au quai à l'export	Jour	Moyenne arithmétique simple des séjours moyens des navires au quai à l'export du trimestre T3 de l'année 2024 au port de Douala et des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 au port de Kribi	PAD et PAK
28.	Nombre moyen de mouvements par heure par portique	Nombre/h/portique	Moyenne harmonique simple des nombres moyens de mouvements par heure par portique des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
29.	Rendement journalier des navires de type « Porte-conteneurs »	Tonne/jour/navire	Moyenne harmonique simple des rendements journaliers des navires de type « Porte-conteneurs » des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 dans les ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
30.	Rendement journalier des navires de type « Vraquier »	Tonne/jour/navire	Moyenne harmonique simple des rendements journaliers des navires de type « Vraquier » des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 dans les ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
31.	Rendement journalier des navires de type « Transporteur de gaz naturel liquéfié »	Tonne/jour/navire	Moyenne harmonique simple des rendements journaliers des navires de type « Transporteur de gaz naturel liquéfié » des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 dans les ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
32.	Rendement journalier des navires de type « Pétrolier »	Tonne/jour/navire	Moyenne harmonique simple des rendements journaliers des navires de type « Pétrolier » des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
33.	Jauge moyenne des navires	Tonne	Moyenne arithmétique simple des jauges moyennes des navires des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK



N°	Indicateurs conjoncturels	Unités	Mode de calcul	Sources de données
34.	Nombre de navires au long cours	Nombre	Nombre total des navires au long cours des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
35.	Nombre de navires en navigation locale	Nombre	Nombre total des navires en navigation locale des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
36.	Nombre total de navires	Nombre	Nombre total des navires au long cours et en navigation locale des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
37.	Nombre de conteneurs importés enlevés par voie routière	Nombre	Nombre total des conteneurs importés enlevés par voie routière au cours des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 à partir des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK
38.	Nombre de conteneurs importés enlevés par voie ferroviaire	Nombre	Nombre total des conteneurs importés enlevés par voie routière au cours des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 à partir du port de Douala	PAD
39.	Nombre total de conteneurs importés enlevés	Nombre	Nombre total des conteneurs importés enlevés au cours des trimestres T3 et T4 de l'année 2024 à partir des ports de Douala et Kribi	PAD et PAK



